

PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Application No.	:	N/A	Confirmation No.	:	N/A
Applicant	:	Wolfgang Held et al			
Filed	:	March 2, 2004			
TC/A.U.	:	N/A			
Examiner	:	N/A			
Docket No.	:	028987.53209US			
Customer No.	:	23911			
Title	:	Exhaust Line of an Internal Combustion Engine Having Controllable Exhaust Flaps			

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

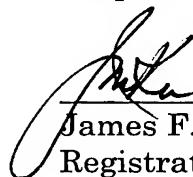
March 2, 2004

Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign application No. 103 09 468.7, filed in Germany on 03 March 2003, is hereby requested and the right of priority under 35 U.S.C. §119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of the original foreign application.

Respectfully submitted,



James F. McKeown
Registration No. 25,406

CROWELL & MORING, LLP
Intellectual Property Group
P.O. Box 14300
Washington, DC 20044-4300
Telephone No.: (202) 624-2500
Facsimile No.: (202) 628-8844
JFM:kms
305370

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 09 468.7
Anmeldetag: 03. März 2003
Anmelder/Inhaber: Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft,
70435 Stuttgart/DE
Bezeichnung: Abgasleitung einer Brennkraftmaschine
mit steuerbaren Abgasklappen
IPC: F 02 D 9/08

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 05. Februar 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Faust", which is the name of the person who signed the document.

Faust

Abgasleitung einer Brennkraftmaschine mit steuerbaren Abgasklappen

Die Erfindung betrifft eine Abgasleitung einer Brennkraftmaschine wie sie beispielsweise bereits aus der DE 42 12 215 bekannt ist. Bei dieser bekannten Anordnung ist die

5 Abgasleitung einer Brennkraftmaschine mit einem motornahen angeordneten Startkatalysator versehen. Im Gehäuse des Startkatalysators ist ein von einem Katalysatorkörper umgebener Zentralkanal vorgesehen, der mittels einer Abgasklappe derart steuerbar ist, dass das Abgas bei verschlossener Klappe den Katalysatorkörper durchströmt und bei geöffneter Klappe durch den Zentralkanal hindurchgeleitet wird. Eine 10 solche Anordnung wird häufig genutzt, um den Katalysator möglichst schnell auf Betriebstemperatur zu bringen.

Bei der erfindungsgemäßen Ansteuerung der Abgasklappe ist eine zweiflutige Abgasanlage mit je einem Vorkatalysator und je einem Hauptkatalysator vorgesehen. Die

15 Vorkatalysatoren sitzen auch hier motornah direkt hinter den Krümmern und die Hauptkatalysatoren sind im Endschalldämpfer integriert. Bei den heutigen Fahrzeugen ist aufgrund der hohen Anforderungen oft nur ein minimaler Platz vorhanden, um die Abgasanlage zu integrieren. Deshalb werden bei den modernen Abgasanlagen, die trotz ihres geringen Schalldämpfervolumens alle gesetzlichen Geräuschgrenzwerte bei 20 minimalem Abgasdruck und bei hoher Motorlast erfüllen sollen, der Schalldämpfer als Klappenendschalldämpfer konzipiert.

Entsprechend den Merkmalen des erfindungsgemäßen Verfahrens sollen diese Abgasklappen in Abhängigkeit eines abgelegten Kennfeldes angesteuert werden. In das Kennfeld können die verschiedensten Parameter wie der Fahrpedalgradient, die 25 Motortemperatur, die Lambdawerte etc. einfließen, wobei jedoch insbesondere die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, der eingelegte Gang und die Motorlast als wesentliche Größen für die Ansteuerung der Abgasklappen eingehen.

Durch diese erfindungsgemäße kennfeldabhängige Ansteuerung der Abgasklappen

30 können deutliche Verbesserungen bei den Leistungsanforderungen in niedrigen Gängen

erreicht werden. Ein weiterer Vorteil ergibt sich daraus, dass separate Kennfelder abgelegt werden können, die beispielsweise dem Fahrer entweder ein sehr sportliches Verhalten des Fahrzeuges vermitteln oder beispielsweise im Stadtverkehr ein eher komfortbetontes Fahrgeräusch und damit ruhiges Fahrverhalten vermitteln. Damit ergibt sich eine deutliche Komforterhöhung für den Fahrer des Fahrzeuges.

Die Vorrichtung mit dem erfindungsgemässen Verfahren ist in den Figuren dargestellt und im Folgenden näher erläutert.

10 Es zeigen

Fig. 1 den Prinzipaufbau einer Klappenabgasanlage und

Fig. 2 schematisch die einzelnen Verfahrensschritte für die Durchführung des erfindungsgemässen Verfahrens

15 Die Fig. 1 zeigt eine Klappenabgasanlage im Prinzipaufbau. Mit dem Bezugszeichen 10 ist der Unterdruckspeicher bezeichnet. Der Unterdruckspeicher ist über ein Rückschlagventil 11 mit der Sauganlage 12 verbunden. Parallel dazu ist der Unterdruckspeicher mit einem Magnetventil 13 verbunden, welches vom Motorsteuergerät 14 angesteuert wird und dessen Ausgang an die Abgasanlage 15

20 geführt ist. Die Funktionsweise einer solchen Abgasanlage mit ansteuerbaren Abgasklappen ist im wesentlichen bekannt und soll im einzelnen hier nicht nochmals erläutert werden.

In Fig. 2 sind die wesentlichen Schritte zur Durchführung des erfindungsgemässen

25 Verfahrens angegeben. In einem ersten Arbeitsschritt 20 werden die verschiedenen Eingangsgrössen für die Bestimmung des Ansteuervorgangs der Abgasklappen erfasst. Diese Eingangsgrössen sind beispielsweise die Drehzahl n , die Geschwindigkeit v , die Last L , der eingelegte Gang G und weitere mögliche Grössen wie Temperatur und Fahrerwunsch. In einem nachfolgenden Arbeitsschritt 21 werden anhand der erfassten 30 Eingangsgrössen die Steuergrößen mit Hilfe mindestens eines abgelegten Kennfeldes für

die Abgasklappen bestimmt. Hierbei ist es denkbar, dass auf verschiedene Kennfelder zugegriffen wird, welche alle im Motorsteuergerät 14 abgelegt sind. Mögliche Kennfelder für die Ansteuerung der Abgasklappen möglich sind im Arbeitsschritt 21 mit dem Kennfeld KF1 bis zum Kennfeld KFn deutlich gemacht. Sobald im Arbeitsschritt 21 die 5 Schaltbedingungen für die Abgasklappen erfüllt sind, erfolgt im Arbeitsschritt 22 die Ausgabe eines Signals an das Magnetventil 13. Damit wird der Durchgang von einem Unterdruckspeicher zu den Unterdruckdosen der Abgasklappen freigegeben. Da der Unterdruckspeicher der Abgasanlage direkt über ein Rückschlagventil 11 mit der Sauganlage verbunden ist, wird bei laufendem Verbrennungsmotor und geschlossener 10 Drosselklappe in der Sauganlage ein Unterdruck aufgebaut und der Unterdruckspeicher wird beaufschlagt. Der verwendete Unterdruckspeicher ist für die Ansteuerung nicht zwingend erforderlich. Die Abgasklappen können auch durch elektrische Stellmotoren direkt betätigt werden. Die Ansteuerung der Stellmotoren kann ebenfalls durch das Motorsteuergerät erfolgen.

15

Mit dieser erfindungsgemäßen Ansteuerung der Abgasklappen, wobei nicht nur die Geschwindigkeit des Fahrzeuges, sondern die Gesamtanforderungen an den Motor und die Abgasanlage berücksichtigt werden, können ganz gezielt verschiedene Problematiken. So können störende Gaswechselgeräusche z.B. Dröhnen oder Brummen, 20 die nur bei bestimmten Drehzahlen und Motorlasten auftreten durch eine gezielte Ansteuerung der Abgasklappen reduziert bzw. vollständig vermieden werden. Gleichzeitig ist es möglich, einen extrem sportlichen Sound über ein Kennfeld im Steuergerät abzulegen und so dem Fahrer ein Gefühl von extremer Agilität zu vermitteln.

25 Des Weiteren ist es möglich, bei Fahrzeugen die sowohl als Straßenfahrzeuge zugelassen sind als auch auf Rennstreckenbetrieb ausgelegt sind, durch Erkennung der abgeforderten Motorleistung und/oder des Drehmomentes den Rennbetrieb zu erkennen. Hierdurch können Abgasklappenkennfelder ausgewählt werden, welche auf Leistungs- und Drehmomentenoptimum bedacht sind.

Patentansprüche

1. Verfahren der Ansteuerung der Abgasklappen in einer Abgasanlage mit einem Unterdruckspeicher (10) welcher über ein Rückschlagventil (11) mit einer Sauganlage (12) verbunden ist, wobei der Unterdruckspeicher parallel dazu über ein ansteuerbares Magnetventil (13) mit einer Abgasanlage (15) verbunden ist und wobei das ansteuerbare Magnetventil von einem Motorsteuergerät (14) ansteuerbar ist, welches die Abgasklappen in Abhängigkeit mindestens eines abgelegten Kennfeldes, welches sich über Drehzahlgeschwindigkeit, Motorlast und eingelegten Gang erstreckt, öffnet oder schließt.
2. Abgasanlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass im Steuergerät mehrere Kennfelder abgelegt werden.
- 15 3. Abgasanlage nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass im Steuergerät aus den gespeicherten Kennfeldern, je nach vorgebbarer Anforderung das entsprechende Kennfeld ausgewählt wird.
4. Abgasanlage nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass durch die 20 Kennfeldauswahl zwischen Betrieb als Straßenfahrzeug und einem Rennstreckenbetrieb umgeschaltet wird.

Zusammenfassung

Abgasleitung einer Brennkraftmaschine mit steuerbaren Abgasklappen

- 5 Es wird ein Verfahren zur Ansteuerung der Abgasklappen in einer Abgsanlage vorgeschlagen, wobei ein Unterdruckspeicher (10) über ein Rückschlagventil (11) mit einer Sauganlage (12) verbunden ist, wobei der Unterdruckspeicher parallel dazu über ein ansteuerbares Magnetventil (13) mit einer Abgasanlage (15) verbunden ist und wobei das ansteuerbare Magnetventil von einem Motorsteuergerät (14) ansteuerbar ist. Die
- 10 Bestimmung der Ansteuergröße erfolgt im Motorsteuergerät in mittels mindestens eines Kennfeldes, welches sich über Drehzahlgeschwindigkeit, Motorlast und eingelegten Gang erstreckt.

(Fig. 2)

Fig. 1

1/1

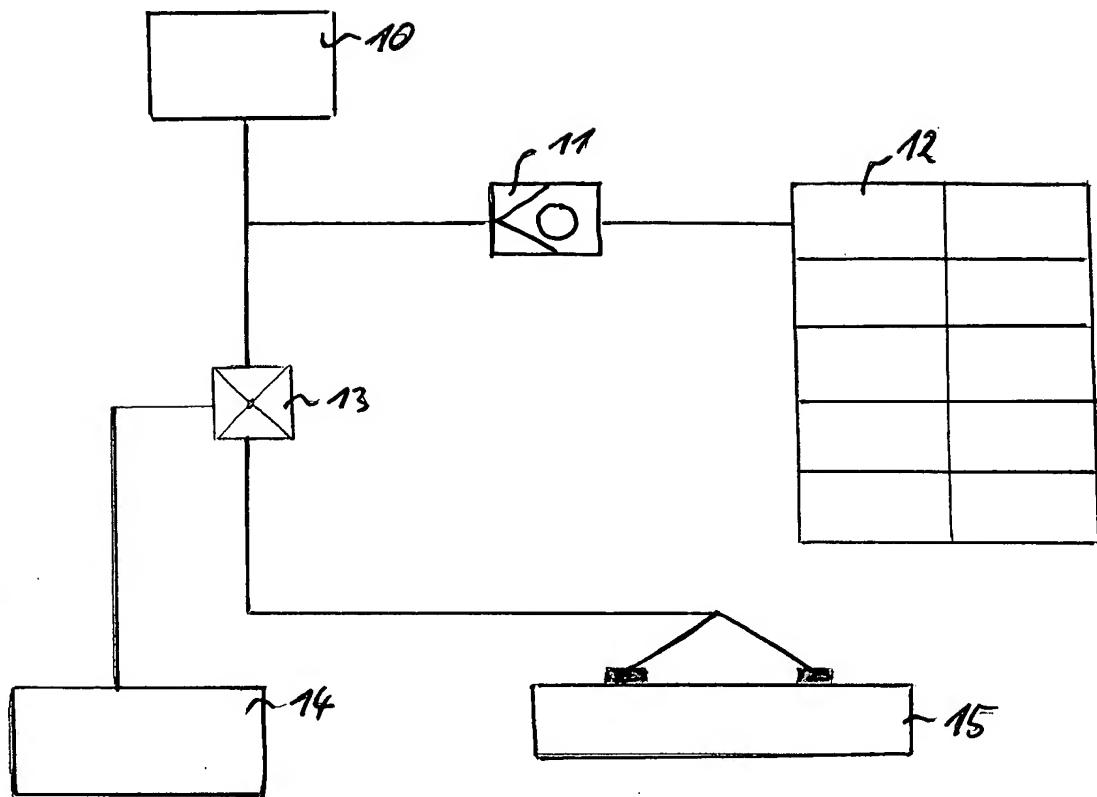


Fig. 2

